



Ministero delle Attività Produttive
Direzione Generale per lo Sviluppo Produttivo e la Competitività
Ufficio Italiano Brevetti e Marchi
Ufficio G2

REC'D 10 NOV 2003
WIPO PCT

Autenticazione di copia di documenti relativi alla domanda di brevetto per:

Invenzione Industriale

N.

TO2002 A 000866



*Si dichiara che l'unita copia è conforme ai documenti originali
depositati con la domanda di brevetto sopraspecificata, i cui dati
risultano dall'accluso processo verbale di deposito.*

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

Roma, il 13 OTT. 2003

per IL DIRIGENTE

Paola Giuliano

Dr.ssa Paola Giuliano

BEST AVAILABLE COPY

AL MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI - ROMA

DOMANDA DI BREVETTO PER INVENZIONE INDUSTRIALE. DEPOSITO RISERVE. ANTICIPATA ACCESSIBILITÀ AL PUBBLICO

MODULO A

marca
da
bollo

A. RICHIEDENTE (I)

C.R.F. Società Consortile per Azioni

M.G.

1) Denominazione Orbassano TO codice 07984560015

Residenza

codice

2) Denominazione

Residenza

codice

B. RAPPRESENTANTE DEL RICHIEDENTE PRESSO L'U.I.B.M.

cognome nome NOTARO GIANCARLO ed altri

cod fiscale

denominazione studio di appartenenza BUZZI, NOTARO & ANTONIELLI d'OUX SRL

via VIA MARIA VITTORIA

n. 18

città TORINO

cap 10123

(prov) TO

C. DOMICILIO ELETTIVO destinatario

via

n.

città

cap

(prov)

D. TITOLO

classe proposta (saz/cl/scd)

gruppo/sottogruppo

"PEDALIERA REGOLABILE PER AUTOVETTURA"

ANTICIPATA ACCESSIBILITÀ AL PUBBLICO: SI ☐ NO ☒

SE ISTANZA: DATA

N° PROTOCOLLO

E. INVENTORI DESIGNATI

cognome nome

cognome nome

1) RINERO, Enrico

3)

2) PIZZONI, Roberto

4)

F. PRIORITÀ

nazione o organizzazione

tipo di priorità

numero di domanda

data di deposito

allegato
S/R

SCIoglimento RISERVE

Data

N° Protocollo

1)

2)

G. CENTRO ABILITATO DI RACCOLTA COLTURE DI MICROORGANISMI, denominazione

H. ANNOTAZIONI SPECIALI

DOCUMENTAZIONE ALLEGATA

N. es.

Doc. 1) 12 PROV n. pag 147 riassunto con disegno principale, descrizione e rivendicazioni (obbligatorio 1 esemplare)

Doc. 2) 12 PROV n. tav. 13 disegno (obbligatorio se citato in descrizione, 1 esemplare)

Doc. 3) 1 RIS lettera d'incarico, procura o riferimento procura generale

Doc. 4) 1 RIS designazione inventore

Doc. 5) 1 RIS documenti di priorità con traduzione in italiano

Doc. 6) 1 RIS autorizzazione o atto di cessione

Doc. 7) 1 nominativo completo del richiedente

B) attestati di versamento, totale lire € CENTOTTANTOTTO/51 (€ 188,51)

obbligatorio

COMPILATO IL 07/10/2002

FIRMA DEL(I) RICHIEDENTE (I)

Ing. Giancarlo NOTARO

N. iscriz. ALBO 258

(In proprio e per gli altri)

CONTINUA SU/NO NO

DEL PRESENTE ATTO SI RICHIEDE COPIA AUTENTICA SU/NO SI

CAMERA DI COMMERCIO I. A. A. DI

TORINO

VERBALE DI DEPOSITO

NUMERO DI DOMANDA

10 2002 A 000866

codice 03

L'anno millenovecento

DUEMILADUE

il giorno OTTO

del mese di OTTOBRE

Il(I) richiedente(i) sopraindicato(i) ha(hanno) presentato a me sottoscritto la presente domanda, corredata di n. 1 fogli aggiuntivi per la concessione del brevetto sopraindicato.

I. ANNOTAZIONI VARIE DELL'UFFICIALE ROGANTE

IL DEPOSITANTE

Gottfried D. Proff

timbro
dell'Ufficio
Camera
Torino

L'UFFICIALE ROGANTE

Mirella CAVALLARI
CATEGORIA C

RIASSUNTO INVENZIONE CON DISEGNO PRINCIPALE

PROSPETTO A

NUMERO DOMANDA

REG. A

DATA DI DEPOSITO 108 10 2002

NUMERO BREVETTO

2 002 A 000866

DATA DI RILASCIO

A. RICHIEDENTE (I)

Denominazione

C.R.F. Società Consortile per Azioni

Residenza

Orbassano TO

D. TITOLO

"pedaliera regolabile per autovettura"

Classe proposta (sez./cl./sc1)

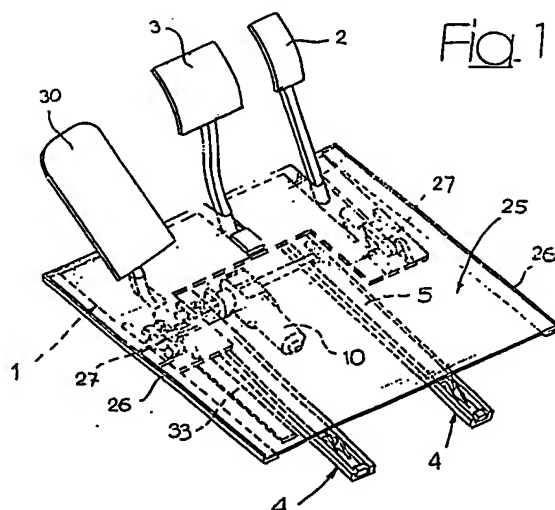
(gruppo/sottogruppo)

L. RIASSUNTO

Una pedana regolabile per autovettura comprende una prima piastra, sulla quale sono montati almeno il pedale dell'acceleratore (2) ed il pedale del freno (3), che è montata scorrevole su guide longitudinali inclinate in avanti verso l'alto, in modo tale per cui nella posizione più arretrata (con riferimento alla direzione di marcia dell'autovettura) della pedaliera, i pedali risultano in posizione più bassa e, viceversa, nella posizione più avanzata della pedaliera, i pedali risultano in posizione più alta. I tacchi dei piedi del guidatore appoggiano su una seconda piastra (2) che si sposta longitudinalmente insieme alla prima piastra (1) quando quest'ultima viene regolata in posizione, mantenendosi tuttavia in un piano sostanzialmente orizzontale. E' preferibilmente prevista una pedana ausiliaria per l'appoggio del piede che non aziona il pedale dell'acceleratore e del freno (2, 3).

(Figura. 1)

M. DISEGNO



SCIAA
TORINO

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:

"Pedaliera regolabile per autovettura",

di: C.R.F. Società Consortile per Azioni,
nazionalità italiana, Strada Torino, 50 - 10043
Orbassano TO

Inventori designati: RINERO Enrico, PIZZONI Roberto

Depositata il: 08 Ottobre 2002

2002 A000866

TESTO DELLA DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce alle
pedaliere regolabili per autovetture.

E' già stato proposto in passato di realizzare
pedaliere per il posto di guida che consentano di
regolare la posizione dei pedali nella direzione
longitudinale dell'autoveicolo, al fine di
consentire una posizione comoda di guida a persone
di diversa corporatura e statura. A titolo di
esempio, una di tali soluzioni è illustrata nel
brevetto italiano IT-A-1.245.293.

Studi ed esperienze condotti dalla Richiedente
hanno portato a mostrare che tutte le soluzioni
precedentemente realizzate non risultano ottimali
dal punto di vista della comodità della posizione
di guida del conducente e in particolare della
comodità di azionamento dei pedali. Fra le altre

BUZZI, NOTARO &
ANTONELLI D'IOULX
s.r.l.

cose è emerso che molte soluzioni della tecnica anteriore, come quella formante oggetto del documento sopra indicato, sono viziate da un pregiudizio tecnico, secondo il quale si pensava che persone di statura più piccola richiedessero pedali posizionati non solo più arretrati (con riferimento alla direzione di marcia dell'autoveicolo), ma anche posizionati più in alto. Viceversa, gli studi della Richiedente hanno portato a scoprire che, in primo luogo, se persone di diversa statura richiedono pedali posizionati diversamente nella direzione longitudinale dell'autoveicolo, è invece necessario che il piano di appoggio per i tacchi dei piedi del conducente rimanga sostanzialmente lo stesso; e, in secondo luogo, che quando i pedali sono posizionati più arretrati, per consentire una posizione più comoda di guida ad una persona di statura più piccola, è per altro desiderabile, dal momento che il piano di appoggio dei tacchi è sempre lo stesso, che i pedali stessi risultino in posizione più bassa, così da evitare che il piede del guidatore debba assumere una posizione scomoda per il loro azionamento.

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OUX
s.r.l.

Partendo dai concetti di base sopra esposti, che sono frutto degli studi condotti dalla Richiedente, lo scopo dell'invenzione è quello di proporre una nuova pedaliera regolabile per autovetture che risulti sostanzialmente migliore rispetto a quelle precedentemente proposte dal punto di vista della semplicità e dell'economia di fabbricazione, della facilità di applicazione, eventualmente anche ad una autovettura inizialmente sprovvista di pedaliera regolabile e soprattutto dal punto di vista della ergonomia del posto di guida e della comodità di utilizzazione, per un ampio campo di variabilità delle caratteristiche, ed in particolare della statura, del guidatore.

In vista di raggiungere tale scopo, la presente invenzione ha per oggetto una pedaliera regolabile per autovettura comprendente:

una prima piastra, alla quale sono articolati almeno un pedale dell'acceleratore ed un pedale del freno, montata scorrevole su guide longitudinali inclinate in avanti verso l'alto, dette guide longitudinali essendo connesse rigidamente al pianale dell'autovettura,

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'IOULX
s.r.l.

mezzi per comandare lo scorrimento ed il bloccaggio in posizione della prima piastra sulle sue suddette guide,

una seconda piastra per l'appoggio dei tacchi dei piedi del guidatore, montata scorrevole, in un piano sostanzialmente orizzontale, al di sopra della suddetta prima piastra, su rispettive guide longitudinali anch'esse connesse rigidamente al pianale dell'autovettura,

mezzi di collegamento a leve articolate fra la prima piastra e la seconda piastra, che provocano il movimento della seconda piastra per un effetto di trascinamento da parte della prima piastra, quando quest'ultima viene regolata in posizione, detti mezzi di collegamento consentendo nello stesso tempo alla prima piastra e alla seconda piastra di scorrere nei rispettivi piani di scorrimento.

Nella pedaliera regolabile secondo l'invenzione, il piano di appoggio per i tacchi dei piedi del conducente è costituito dalla suddetta seconda piastra, che si sposta longitudinalmente insieme alla pedaliera quando questa viene regolata in posizione, ma che rimane comunque sempre in uno stesso piano orizzontale. In altre parole, il piano



BUZZI, NOTARO &
ANTONELLI D'OULX
s.r.l.

di appoggio dei tacchi rimane sempre ad un livello costante anche quando la pedaliera viene regolata. Nello stesso tempo, quando la pedaliera viene arretrata (con riferimento alla direzione di avanzamento dell'autoveicolo) per essere adattata ad una persona di più piccola statura, i pedali stessi si muovono nella direzione delle rispettive guide longitudinali che sono inclinate verso l'alto in avanti (e di conseguenza ovviamente verso il basso all'indietro). Pertanto, nella posizione più arretrata, i pedali risultano più bassi, consentendo una comoda posizione di azionamento ai piedi del conducente, pur garantendo la possibilità di mantenere i tacchi in contatto con la seconda piastra.

In una forma preferita di attuazione, la pedaliera secondo l'invenzione comprende inoltre una pedana ausiliaria di semplice appoggio per il piede che non viene utilizzato per azionare acceleratore e freno, che è portata da un braccio articolato alla suddetta seconda piastra e che porta inoltre una rotella di guida che è impegnata su una pista longitudinale fissa, in modo tale per cui tale pedana ausiliaria si muove insieme alla seconda piastra quando quest'ultima si sposta

BUZZI, NOTARO &
ANTONELLI D'OULX
s.r.l.

longitudinalmente a seguito di una regolazione della posizione della pedaliera e assume una inclinazione in ogni posizione che è determinata dal contatto della suddetta rotella di guida con la suddetta pista fissa.

Ulteriori caratteristiche e vantaggi dell'invenzione risulteranno dalla descrizione che segue con riferimento ai disegni annessi, forniti a puro titolo non limitativo, in cui:

la Fig. 1 è una vista prospettica schematica di una pedaliera secondo l'invenzione,

la Fig. 2 è una vista in pianta di un particolare della pedaliera della Fig. 1,

la Fig. 3 è una vista laterale schematica del pedale dell'acceleratore facente parte della pedaliera secondo l'invenzione,

la Fig. 4 è una vista laterale schematica del pedale del freno,

le Fig. 5 e 7 sono viste laterali della pedaliera che illustrano quest'ultima in due diverse posizioni longitudinali, e.

la Fig. 6 è una vista in scala ampliata di un particolare della Fig. 5.

Nella forma preferita di attuazione che è illustrata nei disegni, è prevista una prima

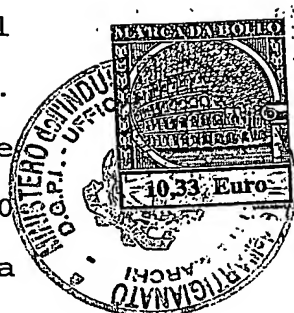
BUZZI, NOFARO &
ANTONIELLI D'OUX
s.r.l.

piastra 1 (illustrata con linea tratteggiata nella Fig. 1) sulla quale sono montati un pedale dell'acceleratore 2 ed un pedale del freno 3, nel modo che verrà descritto nel seguito. La piastra 1 è montata scorrevole su guide longitudinali 4 che sono connesse rigidamente al pianale dell'autovettura e che presentano un orientamento inclinato verso l'alto in avanti, ossia nella direzione di marcia dell'autovettura, come visibile chiaramente ad esempio nella Fig. 5 o nella Fig. 7, ove tale direzione di marcia è indicata dalla freccia A.

La Fig. 2 illustra in pianta le guide 4 che sono costituite da due profilati metallici fissati rigidamente al pianale dell'autovettura. All'interno di tali profilati, secondo una tecnica simile a quella prevista per la regolazione longitudinale dei sedili di autoveicolo, sono montate scorrevoli due guide mobili 5 sulle quali è connessa rigidamente la piastra 1 (vedere anche Fig. 6). Anche le guide mobili 5 sono costituite da profilati metallici di sezione adeguata per consentire il montaggio scorrevole entro i profilati costituenti le guide fisse 4. Le guide fisse 4 presentano inoltre sul loro fondo

BUZZI, NOTARO &
ANTONELLI D'OUX
s.r.l.

rispettive dentiere 6 (Fig. 2) che sono impegnate da rocchetti dentati 7 montati all'estremità di un albero trasversale 8 che è montato girevole sul gruppo costituito dalle due guide mobili 5. L'albero 8 può essere comandato in rotazione mediante un riduttore 9 ed un motore elettrico 10 la cui struttura è pure associata a quella dell'equipaggio comprendente le guide mobili 5. Quando il motore elettrico 10 viene azionato, pertanto, esso determina una rotazione dei rocchetti dentati 7 che rotolano di conseguenza sopra le dentiera 6 e determinano il movimento delle guide mobili 5 rispetto alle guide fisse 4. Il gruppo costituito dai rocchetti 7, dall'albero 8 e dal moto-riduttore 9, 10 segue le guide mobili 5 nel loro movimento. Al moto-riduttore è anche associato un sensore di posizione 11, ad esempio un encoder, che consente di realizzare il controllo elettronico della posizione delle guide mobili. Naturalmente, quando il motore elettrico 10 non è azionato le guide mobili risultano automaticamente bloccate nella posizione in cui esse si trovano. Come già detto, i pedali 2, 3 sono portati dalla suddetta piastra 1 che è montata sulle guide mobili 5.



BUZZI, NOTARO &
ANTONELLI D'OUXX
srl

La Fig. 3 mostra come il pedale dell'acceleratore 2 sia portato da un braccio 12 che è montato articolato su una staffa 13 connessa rigidamente alla prima piastra 1 mediante un perno di articolazione 14. In corrispondenza dell'articolazione 14 è anche prevista una molla 15 che tende a mantenere il pedale dell'acceleratore 2 in una posizione sollevata di riposo. Al braccio 12 è anche associato un elemento ausiliario 16 con un perno 17 che coopera con un potenziometro 18 al fine di consentire di rilevare la posizione del pedale 2 e di controllare di conseguenza il motore dell'autoveicolo.

La Fig. 4 mostra il pedale 3 del freno che è portato da un braccio 19 che è articolato ad una staffa 20 connessa rigidamente alla prima piastra 1 mediante un perno di articolazione 21 in corrispondenza del quale è anche prevista una molla 22 che tende a richiamare il pedale verso una posizione sollevata di riposo. Al braccio 19 sono anche associati elementi di fine corsa 23, 24 per limitare rispettivamente la rotazione verso l'alto e verso il basso. L'estremità del braccio 19 opposta al pedale 3 è destinata naturalmente ad

BUZZI, NOTARO &
ANTONELLI D'OUX
s.r.l.

essere collegata al sistema di frenatura in un qualsiasi modo noto.

Al di sopra della prima piastra 1, che è montata scorrevole longitudinalmente, come già indicato, lungo il piano inclinato B (vedere Fig. 5, 7) è montata scorrevole una seconda piastra 25, servente per l'appoggio dei tacchi dei piedi del conducente. La piastra 25 è montata scorrevole in due guide longitudinali laterali 26 (Fig. 1) in un piano sostanzialmente orizzontale (indicato con C nelle Fig. 5 e 7).

Quando la posizione della pedaliera viene regolata, controllandone mediante il motore 10 la posizione della piastra 1 su cui sono montati i pedali 2, 3, la seconda piastra 25 si sposta anch'essa longitudinalmente, trascinata dalla prima piastra 1, in quanto le due piastre sono connesse fra loro ai due lati mediante bielle 27, ognuna delle quali è articolata in 28 alla struttura della piastra 1 e in 29 alla struttura della piastra 25. Le bielle 27 consentono da un lato di far sì che la piastra 25 venga trascinata dalla piastra 1 quando quest'ultima viene spostata longitudinalmente per regolare la posizione dei pedali, e dall'altro lato permettono alle due piastre 1 e 2 di spostarsi nei

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OULX
s.r.l.

rispettivi piani B e C, nonostante tali piani formino fra loro un angolo D (vedere Fig. 5, 7). Naturalmente, nella posizione più avanzata della pedaliera (Fig. 5) le piastre 1 e 25 risulteranno relativamente avvicinate fra loro, per cui le bielle 27 assumeranno l'assetto sostanzialmente orizzontale illustrato nella Fig. 5, mentre nella posizione più arretrata della pedaliera (Fig. 7) le piastre 1 e 25 risulteranno più distanziate verticalmente fra loro, per cui le bielle 27 assumeranno la posizione ruotata illustrata nella Fig. 7.

Occorre ancora rilevare che la pedaliera secondo l'invenzione comprende una pedana ausiliaria 30 per l'appoggio del piede che non aziona i pedali del freno e dell'acceleratore 2, 3 (ossia per l'appoggio del piede sinistro nel caso di un'autovettura con guida a sinistra). La pedana ausiliaria 30 è portata da un braccio a gomito 31 la cui estremità opposta alla pedana è articolata alla piastra 25 in corrispondenza del perno 29. Pertanto, la pedana 30 segue la piastra 25 nei momenti in cui quest'ultima si sposta per effetto della regolazione della pedaliera. Inoltre, in corrispondenza del suo gomito, il braccio 31 porta

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OUXX
S.R.L.

una rotella di guida 32, liberamente girevole, che è impegnata su una pista fissa di guida 33. Una molla 34, che collega la pedana 30 alla struttura della piastra 25, mantiene costantemente la rotella di guida 32 in contatto con la pista fissa 33. Tale contatto determina l'angolazione che la pedana assume per ciascuna delle posizioni longitudinali di regolazione della pedana.

Come si vede dalla descrizione che precede, la pedana secondo l'invenzione presenta una struttura relativamente semplice e di basso costo. Essa consente da un lato di regolare la posizione longitudinale dei pedali per adattarla alla statura del conducente, lasciando inalterato tuttavia il piano di appoggio C dei tacchi dei piedi del conducente. Inoltre, man mano che la pedaliera assume una posizione più arretrata, i pedali assumono anche una posizione più bassa, e, viceversa, man mano che la pedaliera assume una posizione più avanzata, i pedali assumono una posizione più alta. Come si è detto, tale risultato consente di adeguare in modo ottimale la posizione dei pedali alle caratteristiche del conducente, garantendo in ogni condizione una comoda posizione



BUZZI, INGROSSI &
ANTONIELLI D'OUX
S.R.L.

di guida ed in particolare un corretto assetto del piede nell'azionamento dei pedali.

Ad esempio, sebbene i disegni annessi si riferiscano ad una forma di attuazione in cui il movimento di regolazione della pedaliera è motorizzato, sarebbe anche possibile prevedere in teoria un comando manuale del movimento della piastra 1 rispetto alle guide fisse 4. In tal caso, sarebbe ovviamente necessario predisporre anche mezzi per bloccare la piastra nella posizione selezionata, (che nella soluzione motorizzata sono costituiti dallo stesso motore, che quando non è azionato impedisce una rotazione dei rocchetti dentati 7) tali mezzi potendo essere realizzati ad esempio in modo del tutto simile agli analoghi mezzi previsti nei dispositivi di regolazione longitudinale dei sedili di autoveicolo.

Naturalmente, fermo restando il principi del trovato, i particolari di costruzione e le forme di attuazione potranno ampiamente variare rispetto a quanto descritto ed illustrato a puro titolo di esempio, senza per questo uscire dall'ambito della presente invenzione.

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLI D'OUJX
s.r.l.

RIVENDICAZIONI

1. Pedaliera regolabile per autovettura, comprendente:

una prima piastra (1), alla quale sono articolati almeno un pedale dell'acceleratore (2) ed un pedale del freno (3), montata scorrevole su guide longitudinali (4) che sono inclinate in avanti verso l'alto e che sono connesse rigidamente al pianale dell'autovettura,

mezzi (6-10) per comandare lo scorrimento ed il bloccaggio in posizione della prima piastra (1) sulle sue guide (4),

una seconda piastra (25) per l'appoggio dei tacchi dei piedi del guidatore montata scorrevole in un piano (C) sostanzialmente orizzontale, al di sopra della prima piastra (1), su guide longitudinali (26),

mezzi (27) di collegamento a leve articolate fra la prima piastra (1) e la seconda piastra (25), per provocare il movimento della seconda piastra (25) a seguito del trascinamento da parte della prima piastra (1) quando quest'ultima viene regolata in posizione, detti mezzi di collegamento (27) essendo atti a consentire nello stesso tempo alla prima piastra (1) e alla seconda piastra (25)

BUZZI, NOTARO &
ANTONIELLO D'OULX
s.r.l.

di scorrere nei rispettivi piani di scorrimento (B, C).

2. Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che comprende inoltre una pedana ausiliaria per l'appoggio del piede che non aziona i pedali del freno e dell'acceleratore (2, 3), detta pedana ausiliaria (30) essendo portata da un braccio (31) che è articolato alla seconda piastra (25) e che porta inoltre una rotella di guida (32) impegnata su una pista longitudinale fissa (33).

3. Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che la prima piastra (1) è montata scorrevole su due guide longitudinali fisse (4), costituite da profilati metallici, nei quali sono montati scorrevoli due rispettivi profilati metallici costituenti guide mobili (5) alle quali è fissata detta prima piastra (1).

4. Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 3, caratterizzata dal fatto che dette guide mobili (5) portano un gruppo motoriduttore (9, 10) per l'azionamento di un albero trasversale (8) portante all'estremità due rocchetti dentati (7) che ingranano con dentiere

EZZI, NOTARO &
ANTONELLI D'OUX
s.r.l.

longitudinali (6) fissate alle guide longitudinali fisse (4).

5. Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 1, caratterizzata dal fatto che i suddetti mezzi di collegamento a leve articolate comprendono due bielle (27) aventi ciascuna estremità articolata alla prima piastra (1) e l'estremità opposta articolata alla seconda piastra (25), gli assi di dette articolazioni essendo diretti trasversalmente rispetto alla direzione longitudinale dell'autoveicolo.

6. Pedaliera regolabile secondo la rivendicazione 5, caratterizzata dal fatto che il braccio (31) portante la suddetta pedana ausiliaria (30) è articolato alla suddetta seconda piastra (25) intorno ad un asse di articolazione (29) coincidente con l'asse di articolazione (29) della seconda piastra (25) alle suddette bielle (27).

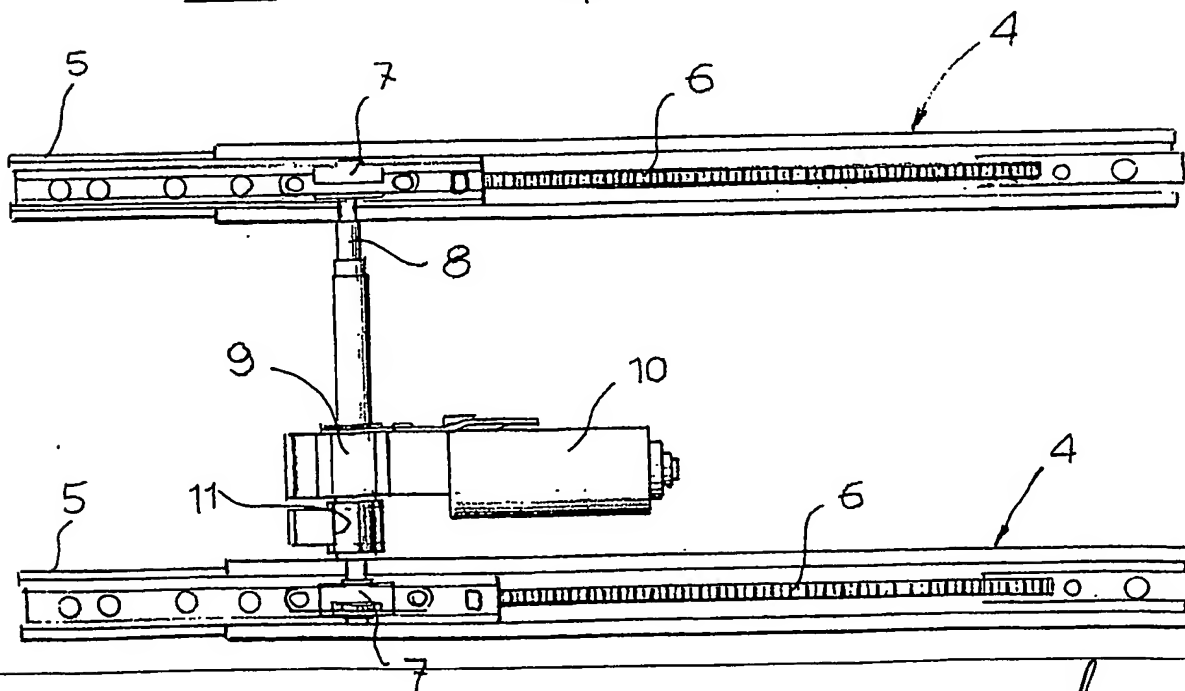
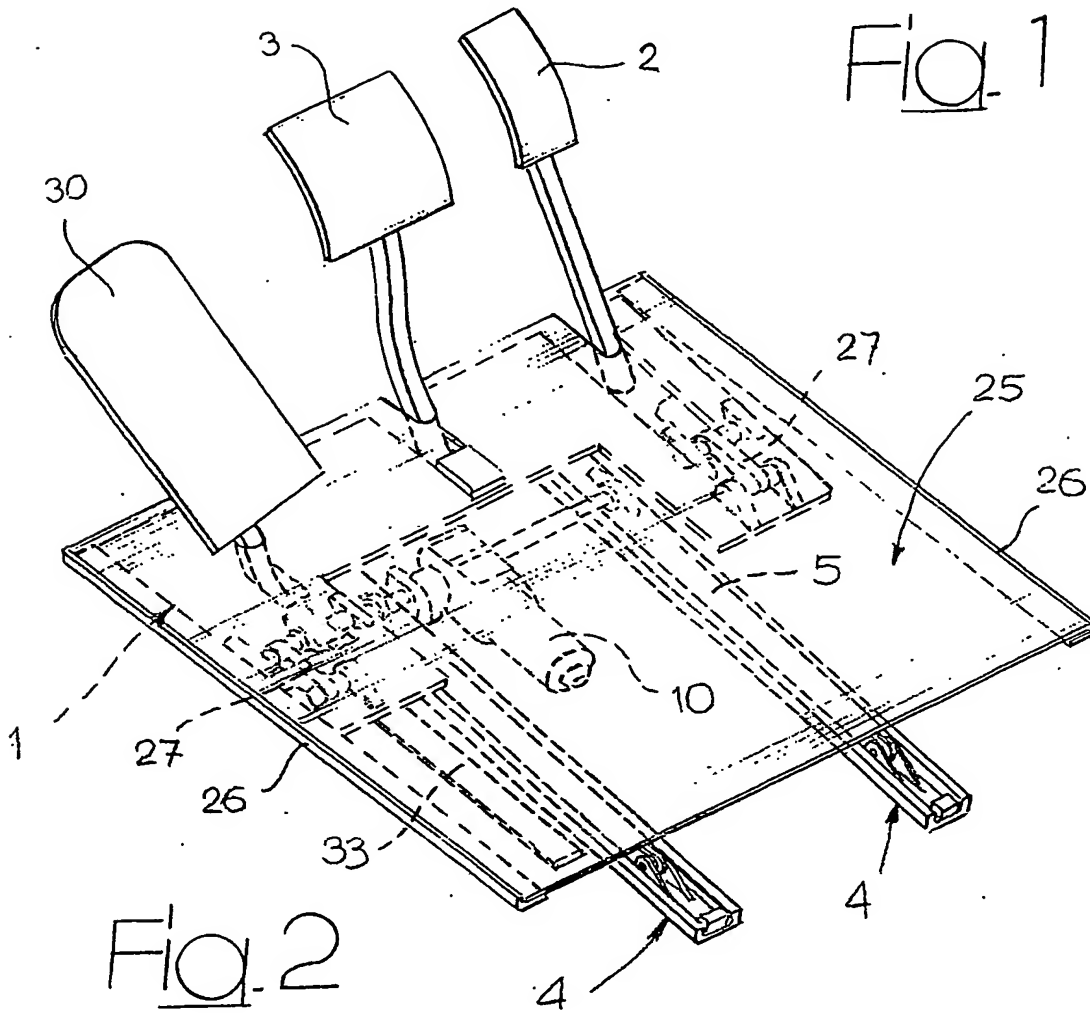
Il tutto sostanzialmente come descritto ed illustrato e per gli scopi specificati.



C.C.I.A.A.
Torino

Ing. **Giuseppe NOTARO**
N. Iscriz. ALBO 258
(In proprio e per gli altri)

10 2002 A000866

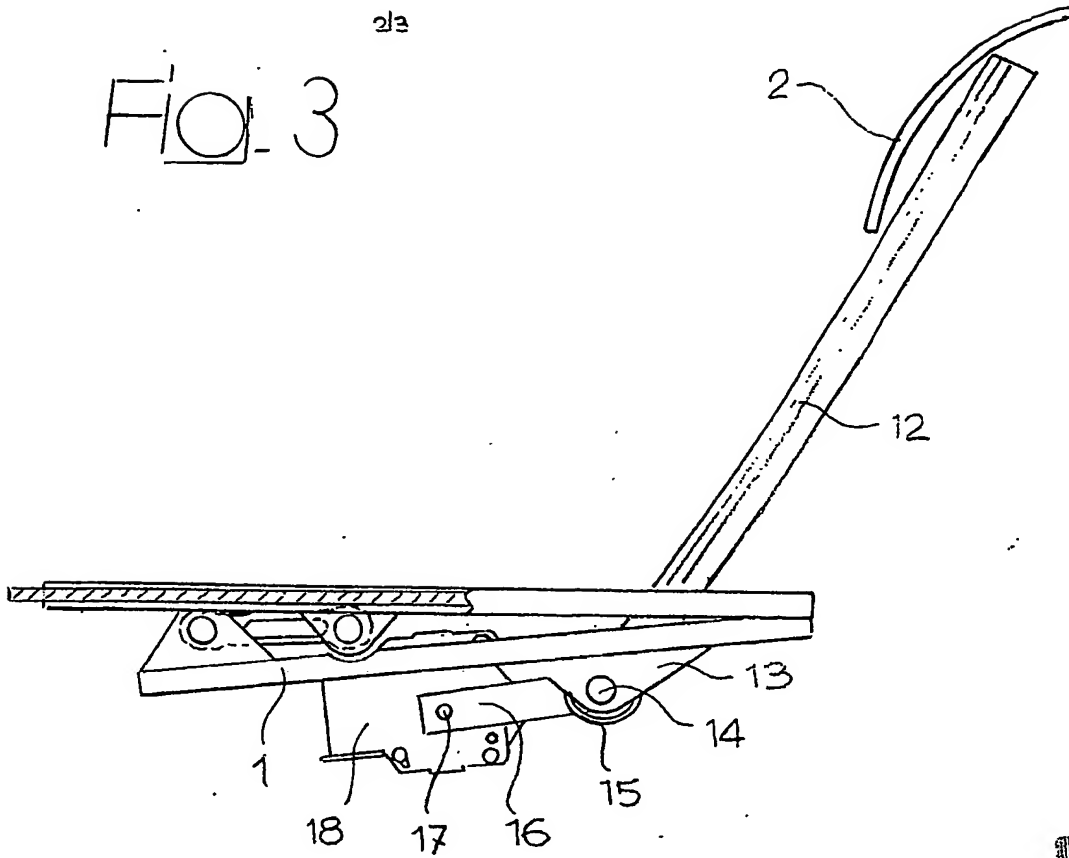


C.C.I.A.A.
Fertile

2002 A000866

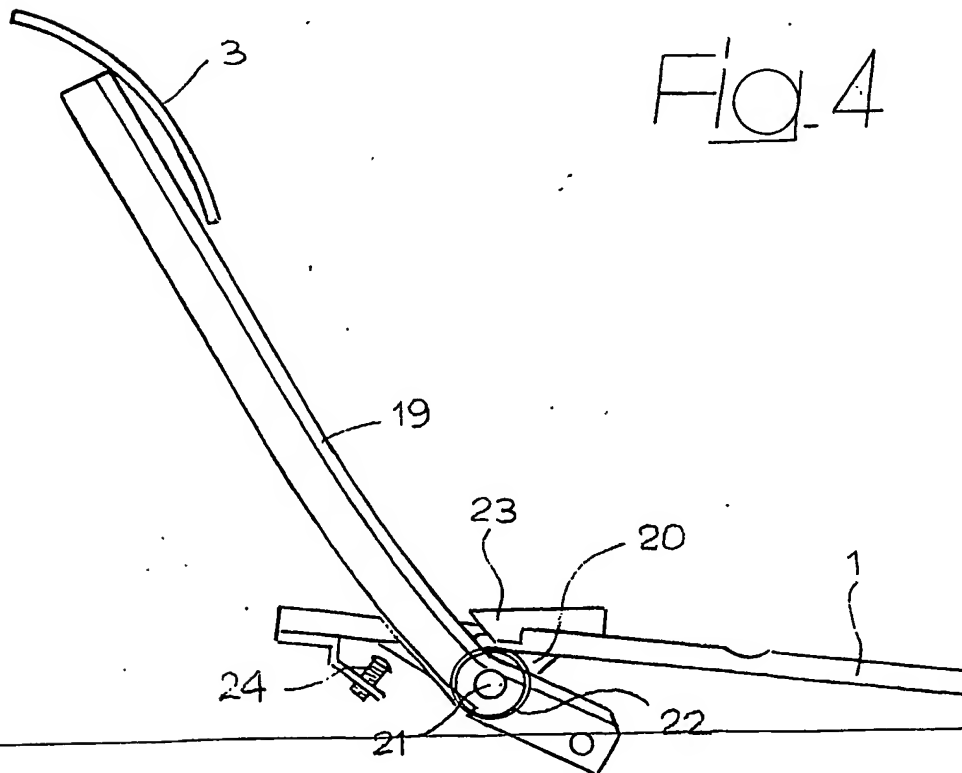
2/a

Fig. 3



C.C.I.A.A.
Torno

Fig. 4



2002 A00 0866

313

FIG. 5

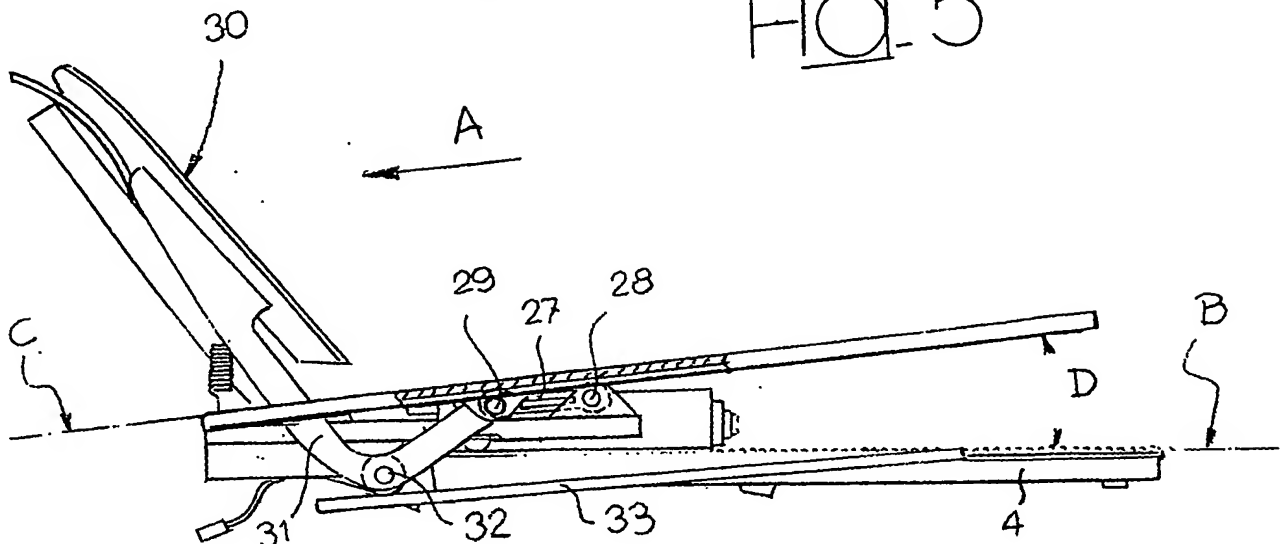


FIG. 6

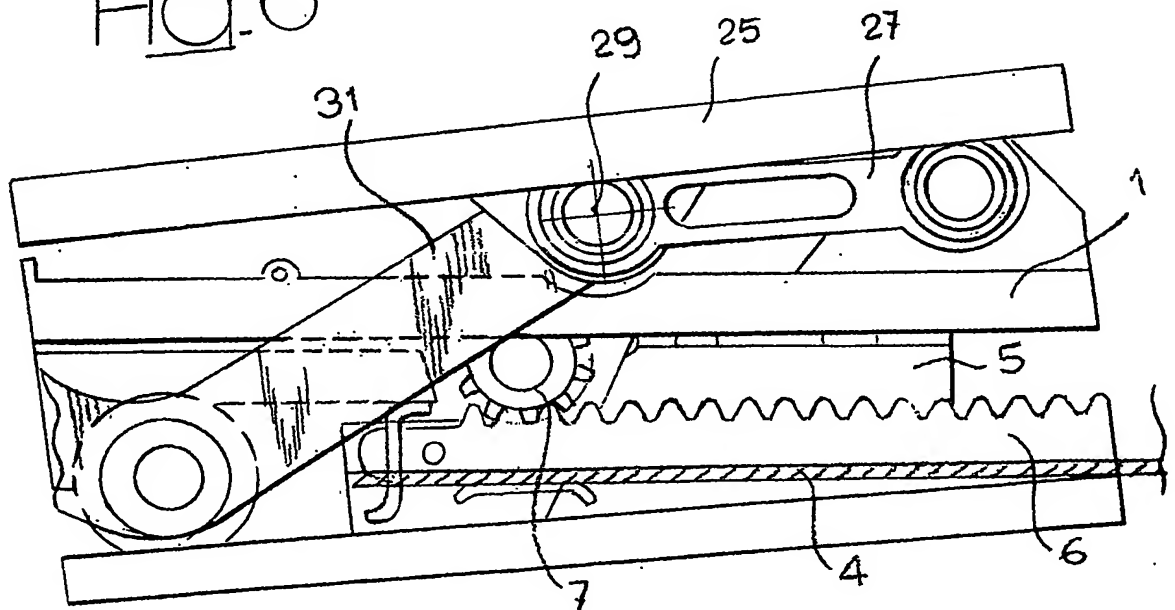


FIG. 7

